INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

38a jaro Novembro-decembro 1986 N-ro 6

Nova bremsosistemo en la fervoja nodo Tarnowskie Góry, ĵus inaŭgurita. Partoj de la sistemo estas inventitaj de PKP-kunlaborantoj.

REDAKTORA BABILO

Post nelonge ni forlasos la Internacian Jaron de Paco kaj eniros la Jubilean Jaron de Esperanto.

La preparoj pri tiu evento estas tre diversaj, sed espereble ili alportos lumetojn en la nebulo de ignoro, kiun ni ofte renkontas de la nescianta ekstero.

La IFEF-prezidanto sur paĝoj 85-88 prezentas la signifon de Esperanto por la trafiko internacia. Foje valoras prezenti tian superrigardon pri eblecoj, kiuj laŭ nia opinio estas alstrebindaj.

Sur paĝo 90 la motoro de la terminara laboro finas sian "TK-raporton" per: Ankoraŭ neniam en la historio de TK ni marŝis tiel rekte al la celo. Jubilea eldiro,ĉu ne. Ĉu indus aprezi tion per kontribuo al la Terminara Fonduso.

Alproksimiĝas la vintromezo, la solstico, kiun la paganaj nordiuloj nomis julo, kaj kiun ili festis, ĉar venos pli helaj tagoj. La kristanoj transformis ĝin en kristnaskon, sed ĝi restis lumfesto.

La IFEF-estraro deziras al ĉiuj legantoj agrablajn festotagojn kun la deziro, ke helaj tagoj estas antaŭ ni - en pluraj sencoj.

Red.

TERMINARA FONDUSO

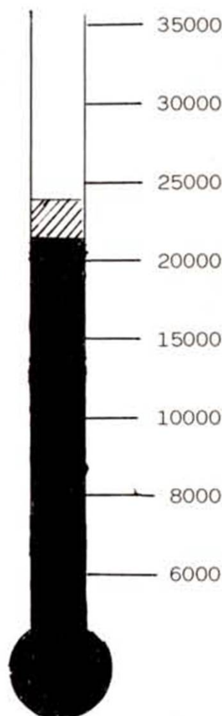
Kiel vi povas legi aliloke en ĉi tiu numero de IF feliĉe alproksimiĝas la tempo, kiam ni serioze devas esplori la eldoneblecojn de Fervoja Terminaro.

Vi scias ke la Terminaro estas la plej grava - kaj eksplicite necesa - laborilo por la plua evoluo de Esperanto ĉe fervojoj. Tial ni kore dankas al tiuj, kiuj jam kontribuis al la Terminara Fonduso kaj apelacias al plej multaj fari la samon, ĉiu laŭ siaj eblecoj.

La Fondusa stato:

	DKK
Antaŭa sumo	22.446,10
Knud Fisker	50,00
Tombolo jarkunveno GEFA	1.420,00
	23.916.10

La kasisto



INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.
Cion por kaj pri "Internacia Fervojisto" bonvolu sendi al la redaktoro.
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
SVISA bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



39A IFEF-KONGRESO
16A-22A DE MAJO 1987
KATOWICE - POLLANDO

Konstanta adreso:
39a IFEF-kongreso
Slaska DOKP
Al.Roździeńskiego 1
PL-40-202 KATOWICE

LKK

Krom la honora prezidanto, inĝ Aleksander RODAK, ĉefdirektoro de Silezia Distrikto de Transporto, LKK konsistas el jenaj personoj:

1. Wieslaw Rózankowski - prezidanto
2. Francizek Kotulski - vicprez.
3. Jan Wójciak - teknika sekretario
4. Wanda Kedziora - kasisto
5. Marian Czarnecki - loĝigo
6. Jerzy Kluba - eldonsekcio
7. Józef Kowolik - transp. aferoj
8. Wojciech Szmatloch - turismaj aferoj
9. Henryka Szmatloch - kulturaj aferoj
10. Ryszard Pralat - tradukaj aferoj
11. Janusz Fortuński - fakprelegoj
12. Roman Bak - informsekcio
13. Barbara Wilk - sekretario
14. Stanislaw Michalski - reprezentanto de Ministerio por Trafiko

PROVIZORA PROGRAMO

Vendrede 15a de majo
- Gazetara konferenco

Sabate 16a de majo
- kunveno de IFEF-estraro kun LKK
- interkona vespero

Dimanĉe 17a de majo
- solena malfermo de la kongreso kaj poste komuna fotografado,

posttagmeze
- promenado tra la urbo kaj plantado de arbo
- komuna manĝo kaj internacia balo

Lunde 18a de majo
- mallongaj kunsidoj Fakprelega Komisiono kaj Terminara Komisiono (½ horon)
- nepublika kunsido de IFEF-komitato (3 horojn)

posttagmeze
- kunsidoj de komisionoj
  Fakprelega Komisiono (1 horon)
  Terminara Komisiono (3 horojn)

Marde 19a de majo
- Tuttaga ekskurso al Krakovo

Merkrede 20a de majo
- 1a publika kunsido
- Fakprelego
- Aktualaĵoj
- Folklora vespero

Ĵaŭde 21a de majo
- 2a publika kunsido
- Duontaga ekskurso al Oświecim
- Distra vespero

Vendrede 22a de majo
- Kunveno pri movadaj aferoj
- Terminara Komisiono
- Redaktora Kunveno
- Pri la 40a Kongreso de IFEF (Franca prezentaĵo)
- Solena fermo de la kongreso kaj adiaŭa vespero

Kiel alveni en Katowice?

I. Fervoja trafiko:

Internaciaj fervojlinioj por Pollando eniras tra ĉi tiuj limstacioj:
1. PETROVICE U KARVINY (Ĉeĥoslovakio) - ZEBRZYDOWICE (Pollando)

Tiu fervojlinio iras tra Katowice.

2. MOSTIKA (Sovetunio) - MEDYKA (Pollando)

3. PLAVEČ (Ĉeĥoslovakio) - MUSZYNA (Pollando)

Oni devas ŝanĝi trajnon en Krokovo (rilatas al 2 kaj 3).

4. Görlitz (GDR) - ZGORZELEC (Pollando)

5. FORST (GDR) - TUPLICE (Pollando)

6. FRANKFURT/ODER (GDR) - KUNOWICE (Pollando)

Oni devas ŝanĝi trajnon en Poznań aŭ en Varsovio (rilatas 5 kaj 6).

7. ŚWINOUJŚCIE (Pollando) - per pramo de Danlando. Sekve el Świnoujŝcie per trajno al Katowice.

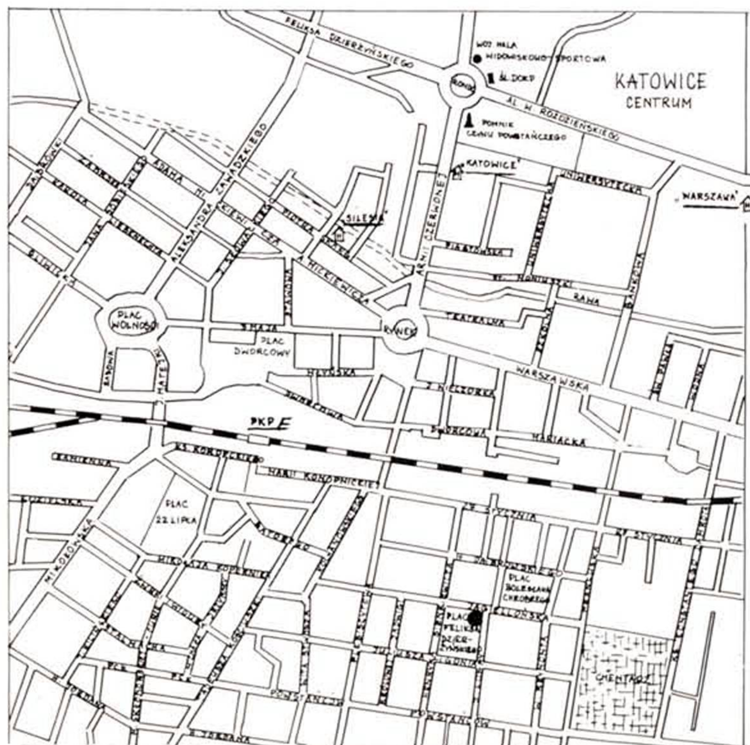
Oni esploras la eblecojn por havi ekstran trajnon Leipzig-Katowice, sed la rezulton ni ankoraŭ ne scias.

II. Per aviadiloj:

Ĉiuj internaciaj aviadlinioj flugas ĝis Varsovio. El Varsovio pluraj fluglinioj ĝis Katowice ĉiutage.

Hoteloj en Katowice

Sur la ĉisuba mapo pri la centro de Katowice vi vidas la stacidomon proksimume meze, la kongresejon iom dekstre sube kaj la tri hotelojn "Silesia", "Katowice" kaj "Warszawa" supre. Tiuj hoteloj estas rezervitaj por la kongresanoj. Prezoj por tranoktado varias inter 26 kaj 50 usonaj dolaroj por dulita ĉambro je nokto.



LEGENDO:

REZERVITAJ HOTELOJ

PKP STACIDOMO

KONGRESEJO

LA SIGNIFO DE ESPERANTO POR LA TRAFIKO INTERNACIA

Enkonduko

La fakto, ke Esperanto festas sian centjaran ekzistadon, instigas doni superrigardon ĝeneralan pri tio, kion tiu mirinda lingvo povus plenumi en unu el la plej gravaj branĉoj de homa kunvivado, nome en trafiko internacia. Ne estas intencite, trakti jam praktikatajn aplikadojn. Sed celo de tiuj linioj estas, montri al la publiko kelkajn el la multflankaj eblecoj, per kiuj la Internacia Lingvo povus kontribui al plifaciligo de la internacia kunvivado. Por povi pli klare ilustri tiajn eblecojn, ni unue prezentu ekzistantajn faktojn, ĉefe el vidpunkto de eŭropano.

I. Ekzistantaj faktoj

1. Leĝaj bazoj

Trafiko ĝenerale ampleksas diversajn gravajn branĉojn, nome surrelan, ŝosean, aeran kaj surakvan. La nuna stato estas - kaj tio precipe validas por Eŭropo - ke tiuj trafikaj branĉoj estas administrataj sur nacia nivelo de ŝtataj instancoj, kiuj kompreneble devas agi laŭ direktivoj de siaj registaroj. Tiu principo klare konsekvencas, ke ekzistas multe da naciaj leĝoj, kiuj regulas la trafikon en la respektivaj landoj, sed ĝi ankaŭ necesigas internacian kunlaboradon por garantii la funkciadon sur internacia nivelo.

2. Fervoja trafiko

2.1 **Organizoj**

Translima kunlaboro kondiĉas internaciajn organizojn. Kiel plej gravan ni citas "Internacia Fervoja Unuiĝo"(UIC), en kiu membriĝas pli ol 50 fervojoj el ĉiuj kontinentoj. Ĝi zorgas por ĉiuj necesaj kontraktoj en la multflankaj rilatoj inter la fervojoj. Aliaj organizoj ekzemple administras la interŝanĝon de fervojaj pasaĝer- kaj varvagonoj trans la limojn, kompreneble ankaŭ de lit-, kuŝ- kaj restoraci-vagonoj aŭ la cirkuladon de konteneroj kaj fridvagonoj.

2.2 **Konferencoj**

Por ke la komplika trafiko funkciu, la fervojoj regule okazigas internaciajn konferencojn, kiuj traktas ekz. la horarojn por la pasaĝer- kaj vartrajnoj, ilian interplektadon, limrestadon, trajnkonsiston, la internaciajn tarifojn kaj multajn aliajn problemojn, kiujn oni nur povas solvi per bona kunlaborado.

2.3 **Biletoj, rezervado**

Biletoj necesas, por ke pasaĝeroj rajtu uzi trafikilon. En internaciaj rilatoj - precipe en Eŭropo kun ĝiaj multnombraj landlimoj - tiuj biletoj laŭ uzotaj itineroj kaj prezoj en la traveturotaj landoj devas esti precize kalkulataj, kaj ili devas enhavi ĉiujn indikojn sciindaj por la pasaĝeroj, sed ankaŭ por konduktoroj kaj aliaj fervojistoj. Tio kondiĉas, ke en biletgiĉetoj kaj vojaĝagentejoj estas je dispono la tarifoj por ĉiuj koncernaj landoj, kaj ke tie laboras spertaj kaj lertaj profesiuloj.

Aldoniĝas la gravega servo, per kiu pasaĝeroj rajtas rezervigi al si sidlokojn aŭ lokojn en lit- kaj kuŝvagonoj. Tiuj servoj ĉiam pli kaj pli moderniĝis, tiel ke nuntempe en Eŭropo ili vastskale funkcias internacie, kutime en malmultaj minutoj. Tion ebligas la elektroniko. Ĉiukaze la pasaĝero ricevas slipon kun la necesaj indikoj. Kompreneble ankaŭ por ĉiu vartransporto oni bezonas frajtdokumentojn, ofte kun doganaj aldonaĵoj.

2.4 **Informado**

Neniu entrepreno povas ekzisti sen reklamo. Same la fervojoj. Iliaj ĉefaj reklamiloj estas la porklientaj horarlibroj, kiuj prezentas la kompletan "oferton" de la fervojo. Similaj horaroj kaj tarifkatalogoj cetere ekzistas por vartransportoj. Krome la fervojoj informas kaj varbas per afiŝoj, prospektoj, broŝuroj, gazetanoncoj, en televizio kaj radio, eĉ per propraj gazetoj en trajnoj.

3. **Ŝosea trafiko**

Dum la kuranta jarcento fariĝis pli kaj pli memkompreneble, ke milionoj da homoj per sia propra aŭtomobilo ĉiutage estas survoje kaj ankaŭ la feriajn vojaĝojn faras per aŭto. Reto de diversgradaj ŝoseoj kaj stratoj estas je dispono ekstere de la urboj kaj en ili. Ankaŭ por la ŝosea kaj surstrata trafiko necesas detalaj regularoj iom similaj unuj al la aliaj pro la internaciaj interplektoj. La permesiloj de la ŝoforoj kutime validas ne nur en la propra lando. La strataj ŝildoj, kiuj en ĉiuj landoj permesas aŭ malpermesas agadojn, estu internacie kompreneblaj. Devas ekzisti internaciaj entreprenoj, kiuj zorgas, ke ĉiuj landoj daŭre estas provizataj per benzino, oleo, rezervaj maŝinpartoj kaj aliaj anstataŭaĵoj. Ĉar akcidentoj ofte okazas, necesas aŭtoservoj. Analoge al fervojoj oni bezonas aŭtobus-staciojn, biletvendejojn, rezervilojn por lokoj kaj horarojn.

4. **Aertrafiko**

Jen trafikbranĉo, kiu evoluiĝis en tiu ĉi jarcento el nenio al signifoplena faktoro ĉefe por komerco kaj turismo. La flughavenoj fariĝis gravaj centroj, kie simile al grandaj fervojaj stacioj pulsas la vivo, kaj kie pro la internacieco de la aertrafiko regas aparte internacia atmosfero, kiu same kaŭzas aparte grandajn lingvajn malfacilaĵojn. Ankaŭ por tiu trafiko necesas internaciaj konferencoj, reguloj, konvencioj, horaroj, tarifoj kaj dokumentoj, por ne forgesi la propagandon, ĉar la naciaj flugkompanioj akre konkurencas sur la internacia merkato.

5. **Surakva trafiko**

Tiu branĉo ĝuste dum la kuranta jarcento perdis multon el sia iama internacia signifo favore al la aertrafiko. Tamen ekzistas ankoraŭ grandaj ŝipkompanioj, kiuj servas en internaciaj rilatoj ĉefe por frajttransportoj, sed ankaŭ por turismo kaj certagrade por internacia pasaĝertrafiko. Ankaŭ pri tiu trafikspeco oni povas diri similan kiel pri la jam menciitaj rilate al necesaj internaciaj kontaktoj.

6. **Turismo**

Kiam oni parolas pri trafiko, oni ne rajtas neglekti la pli kaj pli gravan faktoron "turismo", tiel grava, ke ĝi estas vivdecida en la budĝetoj de tiu kaj tiu lando. Milionoj kaj milionoj da homoj ĉiujare estas survoje, precipe en la somera kaj vintra sezonoj. Ili uzas ĉiuspecajn trafikilojn. Ekzistas sennombraj entreprenoj kaj vojaĝagentejoj, kiuj ofertas allogajn feriajn celojn en la tuta mondo. Jam oni povus nomi tion "turisma industrio". Ili kunlaboras kun hoteloj kaj kampadejoj, aer- kaj ŝipkompanioj, fervojaj kaj aŭtobus-entreprenoj. Per multkoloraj katalogoj ili prezentas al la klientoj centojn da celoj kaj vidindaĵoj. Tio antaŭkondiĉas ne nur tre ekzaktan preparadon, sed ankaŭ fidinde laborantan organizan reton de porklientaj oficejoj ĉie en la mondo.

7. Dogano

Esenca ero de la internacia trafiko estas la dogana servo, ne tro ŝatata de ĝiaj "klientoj", sed ekzistanta. Ĝi plilongigas kaj plikomplikigas personajn vojaĝojn kaj vartransportojn. Por ke ĝi povu funkcii, necesas pasportoj kaj vizoj por vojaĝantaj homoj, amaso da dokumentoj por vartransportoj kaj multaj kontroloj.

8. Bankoj

Ĉiu vojaĝo kaj transporto kostas monon. Por la vojaĝo al aliaj landoj oni bezonas ties valutojn, kiujn oni tre ofte akiras en la fremda lando. Pro tio bankoj estas grava faktoro en la grandaj kompleksoj "trafiko" kaj "turismo". La reguloj sur tiu "mona merkato" estas komplikaj, alternas de lando al lando kaj ofte kaŭzas longajn serpentojn antaŭ la giĉetoj.

9. Polico

Por garantii laŭeble senriproĉan funkciadon kaj sekurecon de la trafiko, en ĉiuj landoj ekzistas polico, kiu ja laboras ĉefe sur nacia nivelo, sed ankaŭ certagrade en internaciaj rilatoj devas agi trans la limojn en ĉiuj specoj de trafiko.

II. La rolo de Esperanto

Ni opinias, ke tiu konciza kaj absolute ne kompleta superrigardo pri "faktoj" montris ties vastegan gamon, kaj ankaŭ starigis la demandon, ĉu la lingva flanko de tiu giganta komplekso "Internacia Trafiko" estas solvita. Aŭ ĉu eble ĝi ne estas solvita?

1. La kutima metodo

Ekzistas ja homoj, kiuj asertas, ke helpe de la "mondlingvo" angla ĉiuj lingvaj problemoj facile estas solveblaj. Nu, la praktiko alie aspektas. Ĉiu, kiu iam ĉeestis konferencojn, en kiuj partoprenis ja ne angloj, sed homoj el aliaj nacioj, tuj konstatis, ke la angla nenion utilis, sed ankaŭ ĉiu alia lingvo ne taŭgis por rekte povi interkompreniĝi. Necesis la famaj kapaŭdiloj, simultana tradukado aŭ temporaba interpretado, ĉio kun la kutimaj miskomprenoj. Kaj se ekzistis tielnomata(j) laborlingvo(j), ili nur utilis al tiuj konferencanoj, kies gepatra lingvo estis identa kun laborlingvo. Ĉiuj aliaj aŭ ne konvene kapablis esprimi sin aŭ eĉ ne povis komplete sekvi diskutadojn aŭ prelegojn.

Akompana, sed certe ne malgrava afero estas, ke tiu sistemo forglutas multege da mono, kiun devas pagi la publiko, ĉiu ajn homo.

Konsidere al niaj "faktoj", ni devas imagi la internaciajn konferencojn de fervojo-, ŝip- kaj flugkompanioj. Ni konstatas, ke la pasaĝeroj ricevas biletojn skribitajn aŭ presitajn en iu nacia lingvo, ofte validajn por kelkaj landoj kun aliaj lingvoj. Ni ĉie vidas turistojn, kiuj en fremdaj landoj bezonas informojn, volas aĉeti biletojn, rezervigi al si lokon en trajno aŭ aviadilo. Estas ja ne nur la malfacilaĵoj komprenigi sin, sed ili ankaŭ ne povas legi la fine ricevitan paperon, ne povas kontroli, ĉu ĝi ĝustas. Fariĝas kompleta fiasko, se la respektiva lando uzas aliajn litertipojn, eble cirilajn aŭ arabajn.

Ni citu ankoraŭ ekzemplon, kiun ĉiu flugpasaĝero povas konstati. En flughavenoj kaj aviadiloj la angla lingvo estas vaste uzata. Sed kiel malklare, ofte apenaŭ kompreneble sonas, kiam neangloj prononcas tiun al ili fremdan lingvon kun nacia akcento. Kaj kiel alta procentaĵo in-

ter la flugpasaĝeroj eĉ ne unu vorton komprenas de tiu mondlingvo.

2. Praktika ekzemplo

Jen la demando, kial ne fine apliki la internacian lingvon Esperanto? Tiun lingvon, kiu pro siaj facilaj strukturo kaj lerneblеco, pro siaj esprimriĉeco kaj klareco estas destinita, fariĝi vera mondlingvo. Neniu diru, ke tio ne eblas. Jam trifoje estis instalita bilet- kaj informgiĉeto de la Germana Federacia Fervojo en Universalaj Esperanto-Kongresoj. Senriproĉe funkciis la informado kaj vendado de biletoj kaj rezerviloj al pli ol dumil homoj el pli ol kvindek landoj el ĉiuj kontinentoj. Tiamaniere helpe de Esperanto estis evititaj ĥaosoj antaŭ la lokaj publikaj giĉetoj de la fervojo.

3. Multlingvaj dokumentoj

Sed ja ne nur temas pri buŝa informado. Temas pri la sennombraj biletoj, paperoj, dokumentoj necesaj en la internacia trafiko. Ofte okazas, ke oni "helpas" sin per pluraj lingvoj en dokumentoj, instrukcioj k.s. Sed tio kostas spacon, paperon, tempon, monon, kaj tamen taŭgas nur por tiuj, kiuj komprenas ĝuste la elektitajn lingvojn.

4. Pontlingvo kiel solvo

Sekve kaj tute logike ni proponas la plej simplan solvon: Sur ĉiu bileto, frajtpapero, informilo, dokumento, kiuj servas en **internaciaj** rilatoj, troviĝu principe **du** lingvoj, nome tiu de la ŝtato, kiu eldonas ĝin, **kaj Esperanto.** Kompreneble tio nur utilas, kiam ĉiuj homoj komprenos Esperanton. Sed tion atingi eblus jam post malmultaj jaroj, ĉar ĉiu instruisto post kelksemajna okupado pri Esperanto kapablus mem instrui ĝin.

5. Perspektivo

Per tia pontlingvo la vojo estos libera por rekta interkompreniĝo. Povus malaperi la piktogramoj en stacidomoj, flughavenoj kaj alilokaj, kiujn oni nuntempe uzas - en la plej progresema jarcento, kvazaŭ ĉiuj homoj estus analfabetoj. Ĉie en la mondo oni trovus ŝildojn kun samaj vortoj: telefono, biletoj, poŝtejo. Ĉiuj prospektoj, katalogoj, instrukcioj, ĉiuj reklamiloj, licencoj, pasportoj kaj dokumentoj nur ankoraŭ bezonus esti eldonataj en maksimume du lingvoj: unu nacia plus Esperanto. Ĉiuj internaciaj konferencoj kaj kongresoj havus nur **unu**, por ĉiuj komunan laborlingvon: **Esperanto.** Kia gajno de tempo, ekzakteco, mono rezultiĝus el tio! Kiel simplaj fariĝus la konferencaj protokoloj, la vojaĝoj de turistoj kaj la vivo de ĉiuj homoj, kiuj ĉiutage okupiĝas pri turismo, la personaro en hoteloj, muzeoj, taksiŝoforoj, dungitoj en bankoj, vojaĝagentejoj kaj sennombraj aliaj. Kiel senproblemaj estus telefonadoj de unu lando al alia!

Ĉu revo! Ŝajnas ke jes. Sed ne bezonas resti revo. La internacia lingvo Esperanto travivis cent jarojn, trastaris du mondmilitojn kaj ĉiuspecajn persekutojn sub totalismaj reĝimoj, eltenis ignoradon, arogantecon kaj stultecon. Sed ĝia interna forto, ĝia fascina multflankeco, la fakto, ke ĝi neniun diskriminacias, de neniu popolo forprenas ion, male: ke por ĉiuj homoj ĝi fariĝus paca interkomprenilo, ĉio tio kaŭzas, ke en la nun komenciĝanta dua jarcento de ĝia ekzistado Esperanto povos transformi la revon al veraj faktoj por la utilo de ĉiuj homoj.

Joachim Giessner

(Noto de la redaktoro: Rekomendinde estas traduki la supran artikolon en naciajn lingvojn kaj informi la redakcion pri tio kaj pri aperigoj).

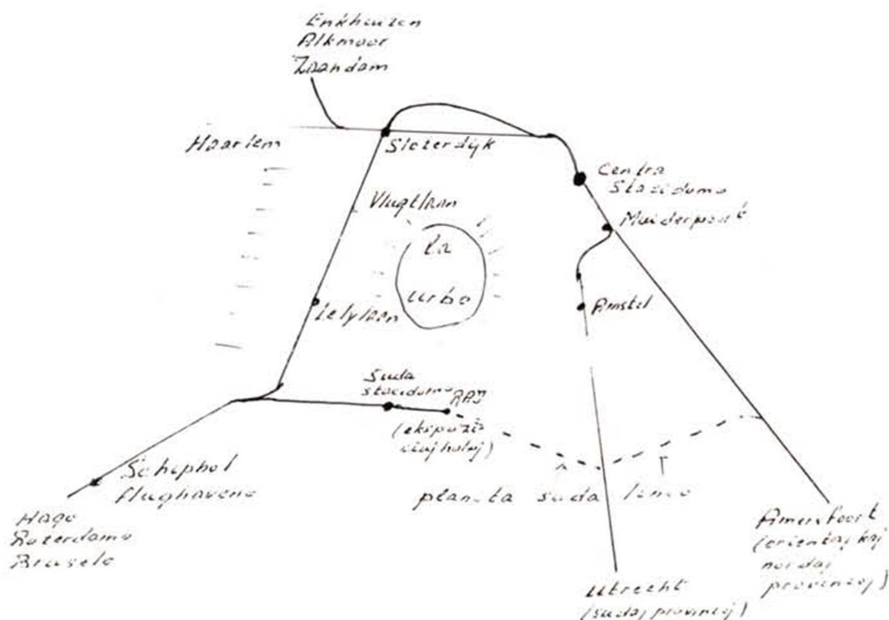
FLUGHAVENO AMSTERDAM PLIBONE ATINGEBLA

La horarŝanĝiĝo ek de la unua de junio alportis en Nederlando gravajn pliboniĝojn. Pretiĝis nova fervojlinio de 9 km kiu interligas Amsterdam-Centran Stacidomon kun la jam ekzistanta linio de Amsterdam-Suda Stacidomo al Hago kaj Rotterdam tra la flughaveno Schiphol. Tiu nova linio ebligis ke la fervoja stacidomo Schiphol, kiu troviĝas sub la flughaveno, nun estas tute integrita en la IC-reto de Nederlando. Post Franfurt-Main (Rhein-Main) kaj Zürich (Kloten), Amsterdam (Schiphol) enviciĝis kiel internacia flughaveno ideale atingebla per trajno.

La nova linio en granda kurbo forlasas la Centran Stacidomon kaj kruciĝas kun la linioj al Haarlem kaj Alkmaar, poste pasas suden ĝis la aliĝpunkto kun la linio Amsterdam S-Hago (vidu desegnaĵon). Ĉe la kruciĝo kun la linioj al Haarlem kaj Alkmaar N.S. konstruis tute novan modernan stacidomon: Sloterdijk. En ĝi estas tri niveloj: tute sube la kajoj por la trajnoj al kaj de Haarlem kaj Zaandam (-Alkmaar/Enkhuizen), sur la strata nivelo la granda halo kun giĉetoj, restoracio ktp kaj kajoj por tram- kaj aŭtobuslinioj, sur la tria nivelo troviĝas la kajo por la direkto Schiphol (- Hago, Rotterdam). Pluen en la direkto Schiphol oni renkontas du novajn stacidomojn: de Vlugtlaan kaj Lelylaan kie ekzistas tram- kaj aŭtobuskonektoj en la okcidentajn kvartalojn de Amsterdam.

La nova linio ebligas la sekvontajn pliboniĝojn en la horartabelo:

- La IC-trajnoj al Hago-Rotterdam-Bruselo (ĉiuhoraj) kaj al Hago-Rotterdam-Vlissingen (ĉiuhoraj) veturas laŭ la flughaveno Schiphol anstataŭ laŭ Haarlem.
- la IC-trajnoj de Groningen/Leeuwarden (nordaj provincoj de Nederlando) kaj de Enschedé (orienta provinco) ne plu finiĝas en Ams-



terdam C.S. sed pluen veturas al Schiphol. Ankaŭ tiuj IC-servoj estas ĉiuhoraj, do entute inter Amsterdam C.S. kaj Schiphol trajnoj veturas ĉiukvaronhore. Kelkaj IC-trajnoj venas el kaj veturas al la norda parto de Germanio: Hannover, Braunschweig aŭ Hamburg.

Pro la frekventaj rektaj trajninterligoj kun la belgaj urboj Antverpeno, Mechelen kaj Bruselo la pli moderna flughaveno Schiphol estas nun grava rivalo por la belga flughaveno Zaventhem (apud Bruselo)!

Kiel mi jam menciis ankaŭ rektaj trajnoj veturas al kelkaj nord-germanaj urboj i.a. Hannover, Braunschweig, Bremen, Hamburg kaj, dum la somera horaro, eĉ dufoje ĉiutage al Kopenhago.

La stacidomo en la flughaveno jam malfermiĝis en la jaro 1978a kiel finstacio de la mallonga linio Amsterdam Sudstacio-Schiphol. Tri jarojn poste la linio estis plilongigita ĝis Leiden pro kio ekestis la ebleco por rektaj trajnoj de Amsterdam Sudstacio al Hago kaj Rotterdam. Sed la nova traceo, branĉlinio al Amsterdam C.S., signifis finfine la eblecon por grava evoluo en la fervoja trafiko.

La flughaveno ne estas nur grava pro la aervojaĝantoj kun akompanantoj sed sur kaj tuj ĉirkaŭ la aerodromo laboras 30 mil (!) homoj kiuj ĉiutage vojaĝas iren kaj reen.

Dum la nuna horaro ĉ 300 trajnoj ĉiutage servas la stacidomon Schiphol, kiuj transportas, laŭ la nuna takso, pr. 28 mil vojaĝantojn.

Cetere la novkonstruado de fervojoj ĉirkaŭ Amsterdam ne ankoraŭ estas preta: La ringo ĉirkaŭ la urbo ne estas fermita!

Wim van Leeuwen

TK-RAPORTO

Valoras raporti pri la evoluo de la terminara laboro:

Alvenis la aldonaj terminoj sub la literoj A ĝis C de la 4a eldono de la de ni tradukata fervoja leksikono (LG IV). Ni ankaŭ eksciis, kiuj terminoj forfalos kaj kiuj el ili estas sinonimaj.

Precipe favora por ni estas, ke ĉiu sinonima termino ekzistas nur unufoje en LG IV, ĉe la aliaj lokoj oni rezignis pri ripeto kaj metis nur atentigon, kie troviĝas la traduko. Tio treege faciligas al ni la laboron.

Ĵus aperis ankaŭ la litero D de LG IV kun la necesaj indikoj. Tial ni nun pretigas la terminojn sub la unuaj kvar literoj.

Estas bona progreso kaj por ĉiuj kunlaborantoj kuraĝiga fakto, ke ni povas konsideri literon post litero "P R E T A" !

La tradukon de la novaj terminoj sub la litero A prizorgas inĝ. L. Sekereŝ (YU), sub la litero B: s-ro G.Mazaud (F), sub la litero C: la hungaraj kunlaborantoj sub la gvido de d-ro M.Szegedi, sub la litero D: s-ro D.Hartig (FRGermanio).

La tradukaĵojn ni sendos multobligite al ĉiuj kunlaborantoj, kiuj kontrolos nian laboron. Post interkonsento eklaboros s-ro R.Devis (E), por meti ĉion en la komputilon.

Ni interkonsentis pri limdatoj de nia traktado, por konservi la ĝisdatecon de nia laboro! Ĉar:

Esperanto ne plu postkuru, sed estu same aktuala kiel ĉiu alia lingvo! Jen nia ŝanco konkeri lokon, kiun Esperanto meritas!

Ni paŝos laŭvice tra la alfabeto de la leksikono kaj ĉiu letero, kiun ni flankenmetos, ni povas konsideri "preta".

Ankoraŭ neniam en la historio de TK ni marŝis tiel rekte al la celo.

Dieter Hartig - redaktoro TeKu

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

3A KONGRESO DE POLAJ ESPERANTISTOJ, 20A-21A DE SEPTEMBRO 1986 EN WAZNE MŁYNY

80 de la polaj fervojistoj ariĝis en arbara ripozejo apud la haltejo Wazne Młyny (elp: Vaĵne Mùini) duonhoran veturon de Czestochowa (elp: Censtoĥova). La okazo estis la lasta jarkunveno antaŭ la 39a IFEF-kongreso en Katowice.

IFEF-prezidanto kaj -redaktoro ĉeestis kaj ĝuis belajn tagojn en etoso de sincera amikeco kaj bonkoreco.

Kompreneble traktoj pri la venonta IFEF-kongreso grave influis la programon, sed tamen estis tempo por festvespero kun kvinkapa bonega orkestro, kiu dancigis ĉiujn, por diversspecaj konkursoj, majstre gvidataj de Henryka Szmatloch, por abundaj manĝoj, por filmprezento, por promenadoj en la kvietega kaj menssaniga ĉirkaŭaĵo kaj kompreneble por la plenkunsido de la pola IFEF-sekcio.



Dimanĉe ni ekskursis al Czestochowa, kie ni rigardis la Helan Monton, la Helmontan Klostron kaj ties Nigran Madonon. Ĝuste tiun dimanĉon pilgrimis tien miloj da laboristoj, kaj estis emociiige travivi tiun etoson de digna adoro.

La jarkunvena aranĝo estis bona aŭguro por la 39a IFEF-kongreso.

red

NORDIA FERVOJISTA ESPERANTO-KUNVENO

Ĉiun duan jaron la kvar nordiaj landaj asocioj de IFEF: DEFA, ESFF, NEFA kaj SEFA organizas semajnfinan aranĝon, alterne en la diversaj landoj.

Ĉi-jare ĝi okazis en montara hotelo **Rapham** apud la norvega stacio Otta. La hotelon posedas Norvega Stata Fervojo kaj la fervojaj sindikatoj, kaj tie kolektiĝis 40 fervojistoj dum la tagoj 10a-12a de oktobro 1986 - la disponebla loko limigis al tiu cifero la nombron.

La IFEF-estraro lokigis sian aŭtunan kunvenon samloke kaj samtempe.

Fakaj kontribuaĵoj de ĉiuj kvar landoj, diversaj administraj traktoj, lumbildprelegon pri la regiono - belega, montara kaj pitoreska -, festvespero kaj promenadoj konsistigis la programon.

IFEF-prezidanto Giessner omaĝis la aranĝon per jena saluto dum festmanĝado 11.10.1986:

"Kun granda ĝojo mi veturis tien ĉi por esti en amika rondo de kolegoj el la kvar landoj de l'nordo. Kaj ne nur mi, la tuta IFEF-estraro volonte venis tien ĉi. Bonvolu pro tio akcepti varmajn salutojn de ĉiuj estraranoj en la nomo de tuta IFEF.

Estas grave, ke en norda Eŭropo la tieaj 4 landaj asocioj okazigas tian komunan renkontiĝon. Ĝi dokumentas la geografian komunecon de tiu parto de Eŭropo. IFEF alte taksas la fakton de landaj jarkunvenoj, ĉar ĉiu tia aranĝo signifas paŝon el nia verda izoleco al la publiko. Tio estas necesega, se ni intencas helpi al la Internacia Lingvo atingi pli

vastan terenon, kiun ĝi meritas. Ni staras antaŭ la ĉentjara reveno de la dato, kiam d-ro Zamenhof lanĉis sian unuan lernolibron. Li faris tion sub malfacilegaj cirkonstancoj, ĉar en tiama Ruslando regis la cenzuro de la caro. Kaj krome li estis judo, kio komplikigis la aferon. Li kaj liaj tiamaj adeptoj forte batalis kontraŭ nekredeble grandaj obstakloj. Ni nuntempuloj apenaŭ povas tion imagi, kvankam ankaŭ ni devas alfronti multajn problemojn. Estas nia devo, alfronti kaj venki ilin. Kaj tutcerte ne nur devo, sed honoro, agi en la senco de tiu unika homo, kiu estis Zamenhof.

En la venonta jaro kaj entute ĉiam ni havu antaŭ okuloj tiun noblan taskon, ĉiam konsciiĝu, ke ni **rajtas** kunlabori en la transdonado de la zamenhofa heredaĵo al venontaj generacioj.

Ke IFEF, ke la fervojistoj esperantistoj, ke ni ĉiuj klopodegu kaj sukcese kontribuu al tiu ankoraŭ longdaŭra penado, tio estas mia plej granda deziro."

En 1988 DEFA aranĝos la Nordian Kunvenon en Danio.



Bulgario

Dudek jarojn fervojista esperantista societo "ESPERO" Plovdiv (1966-1986)

Esperantista societo "Espero" en Plovdiv estas fondita en 1966. En la societo membris ĉiam inter 20 kaj 60 esperantistoj dum la pasintaj 20 jaroj. Preskaŭ ĉiujare estas organizitaj kursoj de Esperanto por komencantoj kaj progresintoj. En preskaŭ ĉiu kongreso de IFEF en tiu periodo partoprenis po kelkaj niaj societanoj.

La solenaĵo okaze de la 20jariĝo de la societo okazis en JEK en Pisanica apud Smoljan je la 20-21a de septembro 1986. En ĝi partoprenis reprezentantoj de ĉiuj fervojistaj societoj en Bulgario kaj eksterlandaj gastoj.

La 20an de septembro alvenis la gastoj, kaj survoje al Pisanica ni vizitis Baĉkovo-monaĥejon 30 km de Plovdiv.

Vespere okazis kvizo, tombolo, muziko kaj dancoj ĝis noktmezo. Muzikis dueto "Espero".

Je la 21a de septembro je la 9a h komenciĝis la solena parto de la jubilea celebro. Estis plenumita mallonga literatura-muzika programo, en kiu partoprenis grupo de arta parolo ĉe societo "Kultur". La prezidanto Lazar Karakaŝev voĉlegis raporton kaj estis premiitaj aktivuloj kaj veteranoj.

De la kunveno estis senditaj telegramoj al Internacia Fervojista Esperanto-Federacio kaj al BEA, Sofio.

Ĉiu partoprenanto ricevis porokazan insignon.

Lunde je la 22a de septembro la gastoj forveturis.Ce la adiaŭo ili esprimis sian kontenton pri la bone organizita solenaĵo kaj sian bondeziron pri novaj renkontiĝoj dum la jubilea jaro.

Lazar Karakaŝev



FERVOJISTA ESPERANTO-TAGO KAJ 57A ITALA KONGRESO DE ESPERANTO EN BOLOGNA

En la kadro de la 57a Itala Kongreso de Esperanto, kiu disvolviĝis en Bologna (29.08-03.09 1986a) okazis la 29an de aŭgusto la jara kunveno de IFEA (= Itala Fervojista Esperanto-Asocio).

Ekde la oka matene renkontiĝis en la sidejo de D.L.F.(= Dopolavoro Ferroviario - Postlabora Organizacio de fervojistoj) la anoj de la komitato de IFEA, kiuj debatis la argumentojn laŭ la tagordo. Ili rilatis al organizaj kaj al aktivecaj problemoj. La vigla diskutado daŭris ankaŭ posttagmeze ĝis la 15a horo, kiam komenciĝis la nacia Asembleo de la membroj de IFEA. Ĝi vidis la partoprenon de pli ol 25 gekolegoj, inter kiuj nia fidela amiko Karl PSCHEIDT el Zwiesel Bay (FRGermanio). La longa tagordo, kiu antaŭvidis ankaŭ la balotojn por la renovigo de la asociaj postenoj, okupis la ĉeestantojn ĝis malfrue-vespere.

En la itala Kongreso partoprenis esperantistoj el 15 diversaj landoj, inter kiuj la oficialaj reprezentantoj de du urboj ĝemeligitaj kun Bologna, nome: Valencia (Hispanujo) kaj Zagreb (Jugoslavio). La 30an de aŭgusto okazis la oficiala inaŭguro de la kongreso, kies temo estis: "ESPERANTO, VOJO AL PACO". La kongreso ricevis la patran benon de la Papo Johano Paŭlo II mem, kaj la nacia televido dissendis parton de la kongresaj laboroj. Dum la inaŭguro en la urbodoma konsilia salono okazis rimarkinda parolado de honorinda Franco PIRO, kiu faris la oficialan teman prelegon. Inter la aliaj alparolis la kongreson pri la temo d-ro Ivo LAPENNA, eks-prezidanto de UEA; salutvortis nia amiko Andre GIOVENAL el Lion, nome de francaj fervojistoj, esperantistoj, kaj tiel restis la interveno de nia Nacia Sekretario d-ro Romano BOLOGNESI: "Nome de Esperanto Grupo de Postlabora Organizo de Bolonjaj Fervojistoj, de Itala Fervojista Esperanto-Asocio, kiu de jardekoj sidejas en Bologna, de nia Internacia Federacio IFEF, kun siaj pli ol 3.000 membroj el 25 diversaj landoj, kaj mia, mi transdonas niajn salutvortojn al ĉiuj aŭtoritatuloj kaj partoprenantoj en ĉi tiu 57a Itala Kongreso de Esperanto, kaj nian dankon al aranĝantoj kaj al ĉiuj kiuj kontribuis por ĝia okazigo. Ni fervojistoj estas ankaŭ aparte honoritaj kaj fieraj pro la ĉeesto de la Bolonja Distrikta Direktoro de Stataj Fervojoj, inĝ. Gabriele MALACARNE, kaj de estraranoj de nia "Dopolavoro", Prezidanto, s-ro Werther NEROZZI kaj de Konsilanto pri kulturo d-ro Rocco FRANCHINO, kaj dankemaj pro ĉio, kion tiu ĉi, neniam sufiĉe laŭdata organizacio, faris kaj daŭre faras por Esperanto, favorante nian agadon, el kies kursoj elvenis tiom multaj bolonjaj esperantistoj..." Kaj li skizis la laboron kaj la aspiron de la fervojistoj.

Alia rimarkinda momento estis tiu, kiun la kongresanoj vivis la 1an de septembro dum depono de florkrono ĉe la memortabulo de la falintoj pro la eksplodo okazinta en la stacidomo de Bolonjo en 1980. Oni deklamis kortuŝeman poemon titolitan "La 2an de aŭgusto", aperinta en nia beletra kolekto "La Verda Relo", en la ĉeesto de la aŭtorino, antaŭ ol trajne kune veturi al urbeto Marzabotto, fama pro multnombra popolmortigo (1.831 homoj, inter kiuj pli ol 250 infanoj kaj geknaboj plus virinoj kaj gemaljunuloj) dum la 2a mondmilito.

La 57a Itala Kongreso akceptis jenon, kiu nomiĝas:

FINA REZOLUCIO

La italaj esperantistoj kunvenintaj en Bologna per la 57a Kongreso kune kun 13 eksterlandaj delegacioj, de-

batis la temon "Esperantovojo al paco" pere de pluraj kaj validaj kontribuoj pri koncepto de paco kaj pri rimedoj por ĝin konservi.

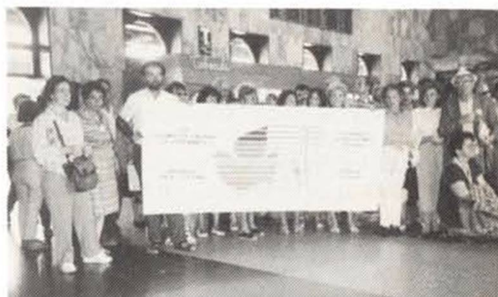
Dum pluraj estas nuntempe la minacoj al la paco devenantaj de ekonomiaj, sociaj kaj militistaj kontrastoj en medioj mondaj kaj regionaj, esperantistoj opinias interpreti la plej komunajn sentojn kaj konstatas ke paco estas la plej malfacila kaj la plej necerta el la homaj atingoj, sed ke ĝi estas unu el la fundamentaj rajtoj, certigendaj pere de libero subtenata de kriterioj de justeco.

La diritaj kriterioj postulas konscian konduton de respekto al ideoj kaj de disponebleco al aliuloj; por ĝia formigo povas efikece kontribui kono kaj uzado de la internacia lingvo; pro tio esperantistoj asertas neceson de instruado de la lingvo Esperanto kiel edukiga elemento cele al paco, kaj aŭspicias ĝian enkondukon en la lernejojn por la bono de la novaj generacioj, ankaŭ kun propedeŭtika efiko al lernado de la diversaj fremdaj lingvoj.

Utileco de Esperanto estas demonstrita plurfoje dum la preskaŭ centjara historio de la movado pere de kontaktoj ebligitaj inter diversaj personoj ankaŭ en malfacilaj situacioj kaj internaciaj katastrofoj; esperantistoj pro tio invitas instancojn kaj unuopulojn kiuj emas agadi por paco uzadi Esperanton por pligrandigi sian moralan forton kiel subteno al politikaj decidoj je niveloj naciaj kaj internaciaj, kaj apogi disvastigon de Esperanto en la intereso de la tuta komunumeco.

La kongresanoj krome konstatis neceson plifortigi organizadon de la esperantista Movado por fari pli efika la informadon cele al publiko kaj por kunordigi la instrumetodojn ankaŭ je eŭropa nivelo.

Bologna, 3an septembro 1986.



La partoprenantaro kolektiĝis en la rekonstruita salono de la Fervoja Centra Stacidomo



D-ro Bolognesi legas poezion antaŭ la memortabulo de la masakro de la 2a de aŭgusto

ESPERANTO-KURSOJ ĈE LA BELGA FERVOJO

Post pluraj jaroj de vintraj kursoj en la konferencejo de la norda stacidomo de Bruselo, ni sukcesis akiri por la vintra sezono t.e. de oktobro 86 ĝis aprilo 87, du konferencejojn en la nov-konstruita domego de la centra fervoja direkcio en Bruselo.

Du, ĉar ekde nun ni organizos la kursojn je du niveloj: unu por komencantoj kaj unu por progresantoj.

BEFA konatigis tion al la interesuloj per publikigo de artikolo en la monata socia revuo "HET SPOOR" - "LE RAIL", poste sendita al ĉiuj deĵorantoj kaj ĉiuj emeritaj fervojistoj.

L.de Sutter
BEFA-prezidanto

BIBLIOGRAFIO DE ESPERANTO KAJ INTERLINGVISTIKO

(Aùspiciita de Svisa Nacia Komisiono por UNESKO)

Centro de Dokumentado kaj Esploro pri Lingvo Internacia (=CDELI)
Biblioteko de la urbo, strato Progrès 33, Poŝtfako 5038
CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS 5, Svislando; tel: (039) 28-46-12; PCK: 23-6008-0

Prijuĝoj de la fakuloj

CDELI estas verŝajne la plej taùge ekipita interlingvistika dokumentejo por eldoni la tiom atendatan verkon "**Bibliografio de Esperanto kaj Interlingvistiko**", sub formo de jarkajeroj. Tion unuanime asertas la fakuloj ĝin vizitantaj (instruistoj, esplorantoj, redaktoroj, arkivistoj, gvidantoj de la esperanto-movado, ktp). Tial ĉiuj pli kaj pli vigle insistas, por ke CDELI aldonu al siaj servoj tiun de redaktado de la mankanta bibliografio. Marinko Gjivoje, en sia "Konsultlibro pri Esperantaj Bibliotekoj kaj Muzeoj" (Zagreb, 1980), ne nur registris la arkivejon CDELI inter la plej riĉe provizitaj centroj de interlingvistika dokumentaro en la mondo. Li plie atentigas, ke la apartigo de tiu arkivejo interne de la ĝin ŝirmanta Biblioteko kaj ekzisto de tre preciza sliparo faras de CDELI imitindan modelon. (Vd p.5, 9, 23, 41-43 kaj 49-50).

Disvolviĝo de CDELI

Tiuj prijuĝoj kuraĝigis la aùtoritatojn de la urbo La Chaux-de-Fonds akceli la disvolviĝon de CDELI, por ke ĝi kapablu ekstarti la pretigon kaj eldonon de la dezirata bibliografio. Tiel, ekde 1983, la CDELI-bibliotekisto povas dediĉi kvarfoje pli da tempo al la libro- kaj arkivo-katalogado, dokumentaro daùre kreskanta. Krome decidiĝis eldonplano por la publikigo de bibliografio.

Unua kajero en 1986

La unua kajero de "Bibliografio de Esperanto kaj Interlingvistiko" eldoniĝos antaù la centjara jubileo de Esperanto. Ĝi aperos aùtune de 1986 kaj listiĝos en ĝi la eldonaĵoj de 1984: libroj, revuoj, artikoloj, broŝuroj kaj diversaĵoj. Ekde tiam eldoniĝos ĉiuaùtune nova bibliografia kajero rilate al la antaùaj jaroj. Tiu ĉi agado enskribiĝas en la porjubilea projekto aùspiciata de UEA.

CDELI alvokas

Por ke tiuj kajeroj estu bibliografie kompletaj, gravegas, ke CDELI ricevu aktivan apogon de la libro- kaj revuo-eldonistoj, de la esperanto-organizaĵoj kaj de la interlingvistikaj medioj, de la ĵurnalistaro, de la sciencistoj, de la produktantoj de kasedoj kaj diskoj, de la organizantoj de kongresoj, kolokvoj, renkontiĝoj kaj kursoj, de la klub- kaj grup-gvidantoj, ktp. Estu sendata al CDELI por registriĝo specimena ekzemplero de ĉio aperinta en kaj pri esperanto, en kaj pri ĉia alia planlingvo, kaj koncerne interlingvistikon. CDELI, kiel la ceteraj bibliografiaj centroj, povas registri nur ricevitaĵojn.

Katalogo de la CDELI-dokumentaro

Publikiĝos katalogo de la CDELI-dokumentaro, kiam la necesa monsumo estos rikoltita. Tiu katalogo estos komenco de Generala Bibliografio de Esperanto kaj Interlingvistiko. Sed antaùe la dokumentaro mem de CDELI devas esti kompletigita. CDELI jam antaùdankas al la eldonistoj, organizaĵoj kaj arkivposedantoj, kiuj donacos mankantajn erojn.

La Chaux-de-Fonds, januaro 1986

Nome de CDELI: la direktoro de la biblioteko: Fernand DONZE; la prezidanto de la CDELI-Komitato: D-ro Tazio CARLEVARO; la bibliotekisto: Pierre-Yves TISSOT; la arkivisto: Claude GACOND; la bibliografia kunlaboranto: Stefano KELLER.

Paco

Al dekjara Petro oni donas je l'naskiĝa tag'
ludotankojn kaj kanonojn; ĉu ne tre
laùdinda ag'?
Buntlakitaj la armiloj, ĉiu estas aùtomat',
opinias ĉiuj tuj, ke Petro sentas sin soldat'.
Sed dum ili manĝas kukon, en angul'
ĉe la kamen'
la armilojn novajn, belajn tuj detruas li
sen ĝen'.
"Petro, kio estas tio?" - Tutkoncize diras li:
"Nu, pri kio vi trumpetas, vidu jen:
malarmas mi."
(trad. J.Giessner)



25 Jaroj Esperanto-Skisemajnoj en Aŭstrio



LES 1987
(28. 2. – 7. 3.)
Sportalm Strussing
A-5453 Werfenweng

SKISEMAJNO

La IFES-patro Johano Geroldinger invitas okaze de lia 25jara skisemajna aranĝo en Aŭstrio al la Linza Esperanto Skisemajno, okazonta tuj post la 28a IFES en Sarajevo, 28.2.-7.3.1987 en Werfenweng (Strussing). Informojn ĉe la organizanto: Joh.Geroldinger, Römerg.19, A-4072 Alkoven.

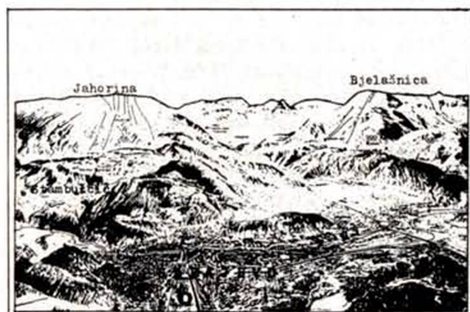
28-a IFES

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO

en Jugoslavio

SARAJEVO, 21-28. 02. 1987.

"EN OLIMPIKAJ MONTAROJ"





Partoprenantoj de la 27a IFES en Sils (CH) januaro 1986. (Foto D.Happi)

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J.Demissy, 18 avenue du Lieutnant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en januaro, estas 10.12.1986

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved